



## RECUEIL DES ENGAGEMENTS DU CANADA AUX ACCORDS INTERNATIONAUX ET INSTRUMENTS SUR L'ENVIRONNEMENT

### *Convention internationale pour la prévention de la pollution causée par les navires, 1973, tel que modifié par le Protocole de 1978 (MARPOL 1973/1978)*

#### **CATÉGORIE DU SUJET :**

Zones marines et océans

#### **TYPE D'ACCORD / D'INSTRUMENT :**

Multilatéral

#### **FORME :**

Traité juridiquement contraignant

#### **ÉTAT :**

La Convention MARPOL a été adoptée le 2 novembre 1973. Cinq ans plus tard, on a adopté le Protocole de 1978 à la suite d'une série d'accidents de pétroliers. Comme la Convention MARPOL originale n'était pas encore en vigueur, le Protocole l'a absorbée. La Convention combinée est entrée en vigueur le 2 octobre 1983.

MARPOL contient six annexes visées par des amendements techniques continus. Les annexes sont entrées en vigueur aux dates suivantes :

- 2 octobre 1983. Annexe I (Règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures), Annexe II (Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac).
- 31 décembre 1988. Annexe V (Règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires).
- 1<sup>er</sup> juillet 1992. Annexe III (Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis).
- 27 septembre 2003. Annexe IV (Règles relatives à la prévention de la pollution par les eaux usées des navires).
- 19 mai 2005. Annexe VI (Règles relatives à la prévention de la pollution de l'air par les navires).

#### **MINISTÈRE RESPONSABLE ET MINISTÈRES**

##### **PARTENAIRES :**

**Responsable :** Transports Canada

**Partenaires :** Environnement et Changements climatiques Canada, Pêches et Océans Canada

#### **AUTRES RENSEIGNEMENTS :**

##### **Liens Web :**

[Organisation maritime internationale](#)

##### **Personnes-ressources :**

[Transports Canada Infomathèque](#)

#### **L'ÉDITION DU RECUEIL :**

Octobre 2018

#### **RÉSUMÉ EN LANGAGE CLAIR**

La mise en œuvre de la Convention MARPOL est une partie importante de la participation du Canada à la prévention et la réduction de la pollution de l'eau et de l'air causée par les navires dans le monde. La participation à l'élaboration de ces mesures de réduction de la pollution mondiale aidera à améliorer les normes et les règlements de lutte contre la pollution au Canada.

Le Canada joue un rôle clé dans les discussions sur les mesures de prévention de la pollution de la Convention MARPOL, puisque ces mesures auront une incidence sur la qualité de l'eau et de l'air au pays. Le Canada est intervenu dans des questions liées à la prévention de la pollution par les hydrocarbures, le renforcement des dispositions liées à l'élimination des eaux usées et des ordures, la mise en œuvre d'exigences rigoureuses relativement au soufre et la protection de nos eaux arctiques.

#### **OBJECTIF, PRINCIPAUX ÉLÉMENTS ET RÉSULTATS ATTENDUS**

La Convention MARPOL a été adoptée le 2 novembre 1973 par l'Organisation maritime internationale (OMI). Le Protocole de 1978 a été adopté en réaction à la multiplication des accidents de pétroliers survenus en 1976-1977. Comme la Convention MARPOL de 1973 n'était pas encore en vigueur, le Protocole MARPOL de 1978 a absorbé la Convention parente. L'outil combiné est entré en vigueur le 19 mai 2005. Les annexes de MARPOL sont mises à jour régulièrement au moyen d'amendements répondant à des questions techniques et à des problèmes émergents portant sur la pollution et les changements climatiques. Le Code polaire entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2017 inclut des amendements visant à ajouter à MARPOL des exigences plus rigoureuses au sujet des rejets, y compris les interdictions de déversements d'hydrocarbures et de substances liquides nocives dans les eaux arctiques. La Convention comprend des règlements visant à empêcher et à réduire au minimum la pollution provenant de navires – la pollution accidentelle et celle provenant des opérations de routine – et comprend à l'heure actuelle six annexes techniques. Des zones spéciales où des

contrôles stricts sont exercés sur les déversements opérationnels sont prévues dans la plupart des annexes. L'annexe I, Règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures (entrées en vigueur le 2 octobre 1983), porte sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures découlant de mesures opérationnelles et de déversements accidentels; les modifications apportées en 1992 à l'annexe I obligent tous les nouveaux pétroliers à avoir une double coque et ont établi un calendrier progressif d'installation d'une double coque sur les pétroliers existants, calendrier qui a ensuite été révisé en 2001 et en 2003.

L'annexe II, Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac (entrées en vigueur le 2 octobre 1983), énumère les détails des critères de rejets et des mesures pour le contrôle de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac; le rejet de leurs résidus est permis uniquement aux installations de réception jusqu'à ce que certaines concentrations et conditions (qui varient selon la catégorie de substances) soient respectées.

L'annexe III, Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis (entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1992) contient des exigences générales relatives à l'émission de normes détaillées sur l'emballage, le marquage, l'étiquetage, la documentation, l'arrimage, les limites de quantité, les exceptions et les notifications.

Aux fins de la présente annexe, « substances nuisibles » s'entendent des substances qui sont identifiées comme polluants marins dans le Code maritime international des matières dangereuses (Code IMDG) ou qui satisfont aux critères énoncés à l'appendice de l'annexe III.

L'annexe IV, Règles relatives à la prévention de la pollution par les eaux usées des navires (entrées en vigueur le 27 septembre 2003), contient les exigences afin de contrôler la pollution de la mer par les eaux usées; le rejet des eaux usées dans la mer est interdit, sauf lorsque le navire possède un système de traitement des eaux usées fonctionnel ou lorsque le navire rejette des eaux usées broyées et désinfectées au moyen d'un système approuvé à plus de trois milles nautiques de la terre la plus proche; les eaux usées, qui ne sont pas broyées ou désinfectées doivent être rejetés à plus de 12 milles nautiques de la terre la plus proche.

L'annexe V, Règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires (entrées en vigueur le 31 décembre 1988), porte sur les différents types d'ordures et précise les distances de la terre et la manière dont elles peuvent être éliminées.

L'OMI a adopté en juillet 2011 des modifications importantes à l'annexe V qui sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013. L'annexe V révisée interdit le rejet en mer

de toutes les ordures, sauf disposition contraire, en vertu de circonstances précises.

L'annexe VI, Règles relatives à la prévention de la pollution de l'air par les navires (entrées en vigueur le 19 mai 2005) et une annexe VI révisée est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2010. Cette annexe fixe des limites sur les émissions d'oxyde de soufre et d'oxyde d'azote de l'échappement des navires et interdit les émissions délibérées de substances appauvrissant la couche d'ozone; les zones de contrôle des émissions désignées établissent des normes plus rigoureuses pour le SO<sub>x</sub>, le NO<sub>x</sub> et les particules de matière.

En 2011, après des travaux et des débats considérables, l'OMI a adopté des mesures d'efficacité énergétique techniques et opérationnelles novatrices, qui devraient réduire considérablement la quantité d'émissions de CO<sub>2</sub> provenant des navires; ces mesures ont été incluses à l'annexe VI et sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013. L'OMI a adopté récemment un système de collecte de données visant à réunir des données annuelles désagrégées sur la consommation de carburants et le transport portant sur tous les navires de 5 000 tonnes de jauge brute et plus. Cette mesure entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 2018.

## **PARTICIPATION DU CANADA**

En vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, la plupart des aspects de la Convention MARPOL ont été adoptés. Toutefois, comme des aspects de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* (LPPEA) portant sur les rejets d'eaux usées sont plus rigoureux que la Convention MARPOL, la LPPEA s'applique aux eaux arctiques canadiennes.

Le Canada poursuit sa participation active à la révision de MARPOL, et plus récemment aux révisions à l'annexe VI; les mesures obligatoires d'efficacité énergétique techniques et opérationnelles qui réduiront considérablement la quantité des émissions de CO<sub>2</sub> des navires et un code international de la sécurité des navires naviguant dans les eaux polaires (Code polaire).

## **RÉSULTATS ET PROGRÈS**

### **Activités**

Plusieurs révisions apportées à MARPOL ont été négociées au cours des récentes années. La Zone nord-américaine de contrôle des émissions (ZCE-AN), en vertu de la Convention MARPOL, est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> août 2012, exerçant un contrôle plus sévère sur les émissions d'oxyde de soufre (SO<sub>x</sub>) et d'oxyde d'azote (NO<sub>x</sub>) pour les navires naviguant au large des côtes du Canada, des États-Unis et des îles françaises de Saint-Pierre et Miquelon.

Un code international obligatoire de sécurité des navires navigant dans les eaux polaires (Code polaire) a été négocié en 2015. Cet amendement à MARPOL a introduit des contrôles environnementaux plus stricts sur les navires exploités dans les eaux polaires et est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2017.

L'adoption du système de collecte de données constitue le premier élément d'un processus en trois temps visant à établir d'autres mesures de l'efficacité énergétique qui s'appliqueront à tous les navires. Le Canada participe activement à des discussions relatives à une stratégie à long terme de l'OMI sur les changements climatiques.

### **Résultats**

Les activités de Transports Canada et d'Environnement et Changements climatiques Canada sont documentées dans les comptes rendus des séances de l'OMI et des réunions de comité, et sont publiées sur le site Web de l'OMI.